

# Patrimonio di confine tra Città e Porto Il caso di Genova

The Border between City and  
Port as Heritage  
The case history of Genoa

Carmen Andriani  
Beatrice Moretti  
Davide Servente

Lungo la linea di confine tra città e porto della maggior parte degli scali italiani, è oggi possibile rilevare un paesaggio lineare di edifici in differente stato di sottoutilizzo o dismissione. L'insieme di queste architetture costituisce una sequenza di beni nei quali si riconoscono valori ricorrenti anche in contesti molto diversi e distanti. A Genova, l'ex silo granaio Hennebique e la centrale termoelettrica, entrambi dismessi, rappresentano due casi esemplari del patrimonio di confine tra città e porto.

*Along the border between the city and the port of the most Italian ports, a linear landscape of artefacts in a different state of under-utilisation or disposal is detected. The whole of these architectures constitutes a sequence of properties in which recurrent values are recognized even in very different and distant geographical contexts.*

*In Genoa, the former grain silo Hennebique and the thermoelectric power plant, both disused, represent two exemplary cases of the border heritage located between the city and the port.*

Ex silo granaio Hennebique, viste interne

Former grain silo Hennebique, internal views

Gianluca Porcile, 2015





L'ex silo granario Hennebique<sup>1</sup> si colloca al centro del bacino portuale storico di Genova sin dai primi anni del Novecento. Ha preso parte all'evoluzione del contesto, alla modificazione dei commerci, alla dismissione delle storiche banchine portuali e alla riconversione funzionale di aree e di manufatti ad esso adiacenti. Negli ultimi quarant'anni, è rimasto inattivo: un 'gigante silenzioso' la cui struttura, frutto di successive addizioni, rimane tuttora in attesa di un progetto definitivo di trasformazione. Poco più di un chilometro a ovest, la centrale termoelettrica, un tempo gestita da Enel<sup>2</sup>, non è più in funzione dal 2017. L'impianto, posto ai piedi della rocca della Lanterna, tra l'antico arco portuale a est e il porto commerciale di Sampierdarena a ovest, è stato dismesso di recente nonostante sia circondato da una porzione di porto tuttora operativo. Anche se molto diversi per forma, funzione e contesto in cui sono inseriti, questi due *campioni portuali* condividono alcune analogie. In primo luogo la dismissione funzionale e la mancanza di un progetto chiaro di riconversione sia architettonica che urbana. In secondo luogo la posizione: entrambi si collocano in un contesto fluido quale è lo spazio di confine fra porto e città regolato in modo diverso dal punto di vista amministrativo, gestionale, funzionale, dimensionale ed infine formale.

Ex silo granario Hennebique, viste esterne

Former grain silo Hennebique, external views

Gianluca Porcile, 2015

Confini come questi interessano con diverse profondità il territorio costiero dell'intera penisola condizionandone l'assetto, il funzionamento e di certo anche il progetto. La linea di costa segna il confine ultimo tra la terraferma e il mare. A seconda dell'assetto morfologico dei vari contesti, è una figura diversificata: netta e artificiale quando incontra banchine, moli e costruzioni portuali; sfumata e sinuosa nel caso di litorali naturali, di sabbia, ciottoli o roccia. Lungo l'intero perimetro delle coste italiane, che si sviluppano per oltre 8.000 chilometri<sup>3</sup>, si alternano tratti naturali e antropizzati, paesaggi incontaminati, città, edifici sparsi ma anche impianti produttivi e porti. La crescente antropizzazione del margine tra terra e mare ha profondamente modificato l'immagine e l'uso di questo territorio che è divenuto sempre più complesso e ha sviluppato una condizione peculiare di confine data dall'incontro tra terra e acqua. Nel vasto catalogo di paesaggi litoranei, i porti rappresentano la trasformazione costiera più estrema: specialmente a cavallo tra Settecento e Ottocento, dinamiche di stampo logistico-commerciale determinavano la nascita di un nuovo suolo artificiale «che si innestava sul margine costiero della città consolidata assumendo una forma distinta da quella urbana». (Rosselli 2005)





Nonostante gli evidenti cambiamenti indotti da questo processo, il limite tra terra e acqua rimane un ambito ambiguo che rende difficile, anche a causa della varietà del paesaggio litoraneo italiano,

Ex silo granaio Hennebique, viste esterne

Former grain silo Hennebique, external views

Gianluca Porcile, 2015



una denominazione univoca e, tanto meno, una regolamentazione unitaria. Spingendosi lontano dalla costa verso i territori interni, è possibile trovare un'altra linea, stavolta immateriale ma frutto di una precisa regolamentazione normativa. In seguito

all'introduzione del *Codice dei beni culturali e del paesaggio* (D.L. 42/2004), infatti, tutte le aree e i manufatti compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia – anche per i terreni elevati sul mare – vengono sottoposti a tutela specifica e formalmente considerate beni



Ex silo granaio Hennebique, viste interne

Former grain silo Hennebique, internal views

Gianluca Porcile, 2015

architettonici, culturali e paesaggistici (articolo 142). Anche se non in modo netto e con un elevato grado di arbitrarietà, il *Codice* traccia un nuovo limite parallelo alla costa che, in un certo senso, fa da contraltare a quello dello spazio litoraneo. Questa azione, poi, introduce un importante cambiamento

The former grain silo Hennebique is located at the center of Genoa's historic port basin since the early twentieth century. He was involved in the evolution of the area: the modification of the trades, the dismantling of the historic harbor docks and the functional reconversion of spaces and artefacts. In the last forty years, it has remained inactive: a 'silent giant' whose structure, product of successive additions, still awaits a definitive project of transformation. Just one kilometer further to the west, the thermoelectric plant, once managed by Enel, has not been in operation since 2017. Located at the base of the Lighthouse, between the ancient port (east) and the Sampierdarena basin (west), has been recently decommissioned. Nevertheless, it is still surrounded as a still operational part of the commercial port. Although very different in form, function and framework in which they are included, these two *port benchmark* share some similarities. First of all, they share the functional dismantling and

the lack of a clear project of reconversion. Secondly the position: both are placed in a fluid ambit, namely the border space between port and city which is regulated in different ways from administrative, management, functional, dimensional and, finally, formal perspective. Borders like these affect the coastal territory of the Italian peninsula with different degrees of intensity: they affect its structure, its functioning and certainly its project. The coastline marks the last boundary between the mainland and

the sea. Depending on the morphological structure of the various contexts, it is a diversified figure: sharp and artificial when it meets quays, piers and port buildings; nuanced and blurry in presence of natural coasts made by sand, pebbles or rock. In the vast catalog of littoral landscapes, ports represent the most extreme coast transformation: especially at the turn of the eighteenth and nineteenth centuries, in fact, logistic and commercial dynamics originated a new artificial territory: a hybrid and heterogeneous space

with rules of formation that are totally autonomous and distinct from urban ones. Moving away from the coast towards the inner territories, it is possible to find another line: an immaterial boundary that, in reality, it's the result of a precise normative regulation. Following the introduction of the Code of Cultural Heritage and Landscape (DL 42/2004), in fact, all the areas and artefacts included in a strip of 300 meters' depth from the shoreline – also for the territories elevated on the sea – are subject to specific tutelage and

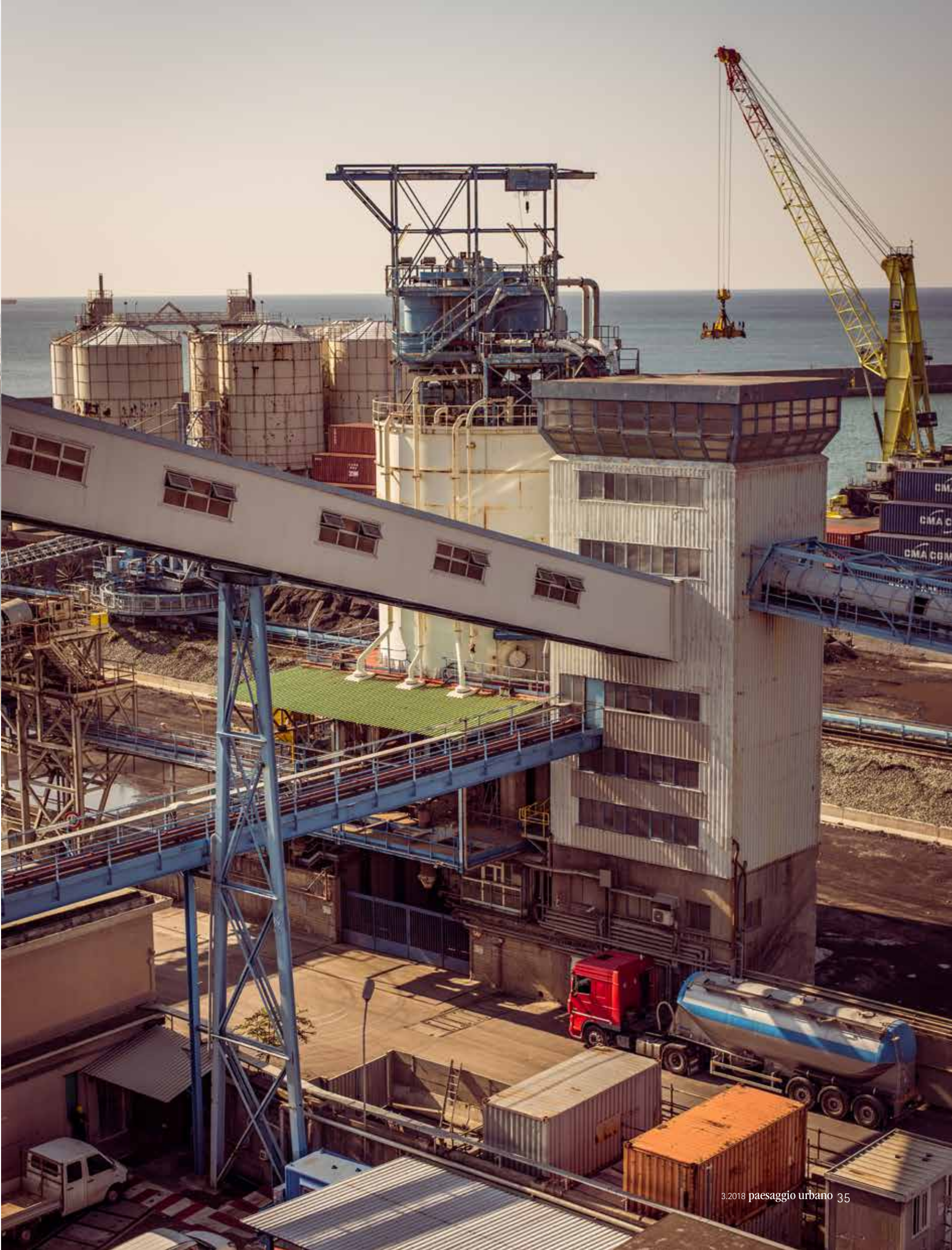
formally considered part of the architectural, cultural and landscape assets (article 142). Even if not in a clear way and with a high degree of arbitrariness, therefore, the Code draws a new limit that is parallel to the coast and acts as a counterpart to the one located on the waterfront. Then, a third line exists which separates the city from the port areas. It is an institutional border that was formalized during the second part of the last century with the establishment of autonomous bodies for port government. In most cases, it is a place

where two different territories are side by side and whose combination gives rise to a *third* landscape, not just a port, not just a city. Although it is often perceived as a controversial area in terms of management between the two local authorities (Municipality and Port Authority), the urban–port border is a field of confrontation and exchange. It also can be conceived as a *threshold* that presupposes transition and movement and in which, while maritime and terrestrial flows converge and diverge, the character of the

community condenses. Along this border that literally stands in the middle between the city and the port of most Italian ports, a linear landscape of artefacts in a different state of under-utilisation or disposal is detected. The set of these architectures constitutes a sequence of properties in which recurrent values are recognized even in very different and distant geographical contexts. In Genoa, the former grain silo Hennebique and the thermoelectric power plant, both disused, represent

two exemplary cases of the border located between city and port, acting as heritage. Since the last century, with the term *heritage* we can consider not only individual artefacts but sets of former industrial properties not necessarily recognized for their high artistic value. From this perspective, the reconversion of the two *port benchmark* appears possible only considering them as fragments of a wider system able to involve and update entire parts of the city.





specialmente per quei tratti di costa occupati da strutture portuali: perdono la connotazione di infrastrutture settoriali e divengono particolari forme di paesaggio, sono equiparati a beni in grado di esprimere l'identità dei luoghi e il cui carattere deriva dall'azione e dalle interrelazioni di fattori naturali e umani.

Immaginando ora che il tracciato delle due *linee* – quella della costa e quella dei 300 metri – si estenda a tutto lo sviluppo costiero nazionale, è possibile identificare una fascia d'influenza di circa 249.000 ettari che deve confrontarsi con un sempre più vasto campionario di norme per il progetto degli spazi litoranei. L'interpretazione delle due *linee*, poi, non è neppure univoca: nel caso della costa a causa della sua variabilità (spiaggia, roccia, banchina...), nel caso di quella stabilita dal *Codice* a causa dell'ambiguità con cui è definita dalla normativa (a partire, ad esempio, dal concetto di battigia).

Centrale termoelettrica a Calata Concenter, vista esterna

*Thermoelectric power plant on Concenter Basin, external view*

Centrale termoelettrica a Calata Concenter, viste esterne

*Thermoelectric power plant on Concenter Basin, external views*

*Archivi Centrale Enel di Genova, 2016*

Esiste poi una terza *linea*, quella che separa la città dalle aree portuali. Si tratta di un confine istituzionale che veniva formalizzato nel secolo scorso con la costituzione di enti autonomi per il governo dei porti<sup>4</sup>. Nella maggior parte dei casi, è un luogo in cui si fiancheggiano due territori diversi, il cui incontro dà vita ad un paesaggio *terzo*, né solo porto né solo città<sup>5</sup>.

Sebbene sia spesso percepito come uno spazio di difficile gestione da parte dei due enti locali che li amministrano (Comune e Autorità Portuale), il confine urbano-portuale è un campo di confronto e scambio. Può essere concepito come una *soglia* che presuppone transizione e movimento e in cui l'identità e il carattere di comunità si condensano mentre, d'altra parte, i flussi marini e terrestri convergono e divergono.

Lungo la linea di confine tra città e porto della maggior parte degli scali italiani, è oggi possibile notare una sequenza di edifici portuali in differente stato di sottoutilizzo o dismissione. Realizzati



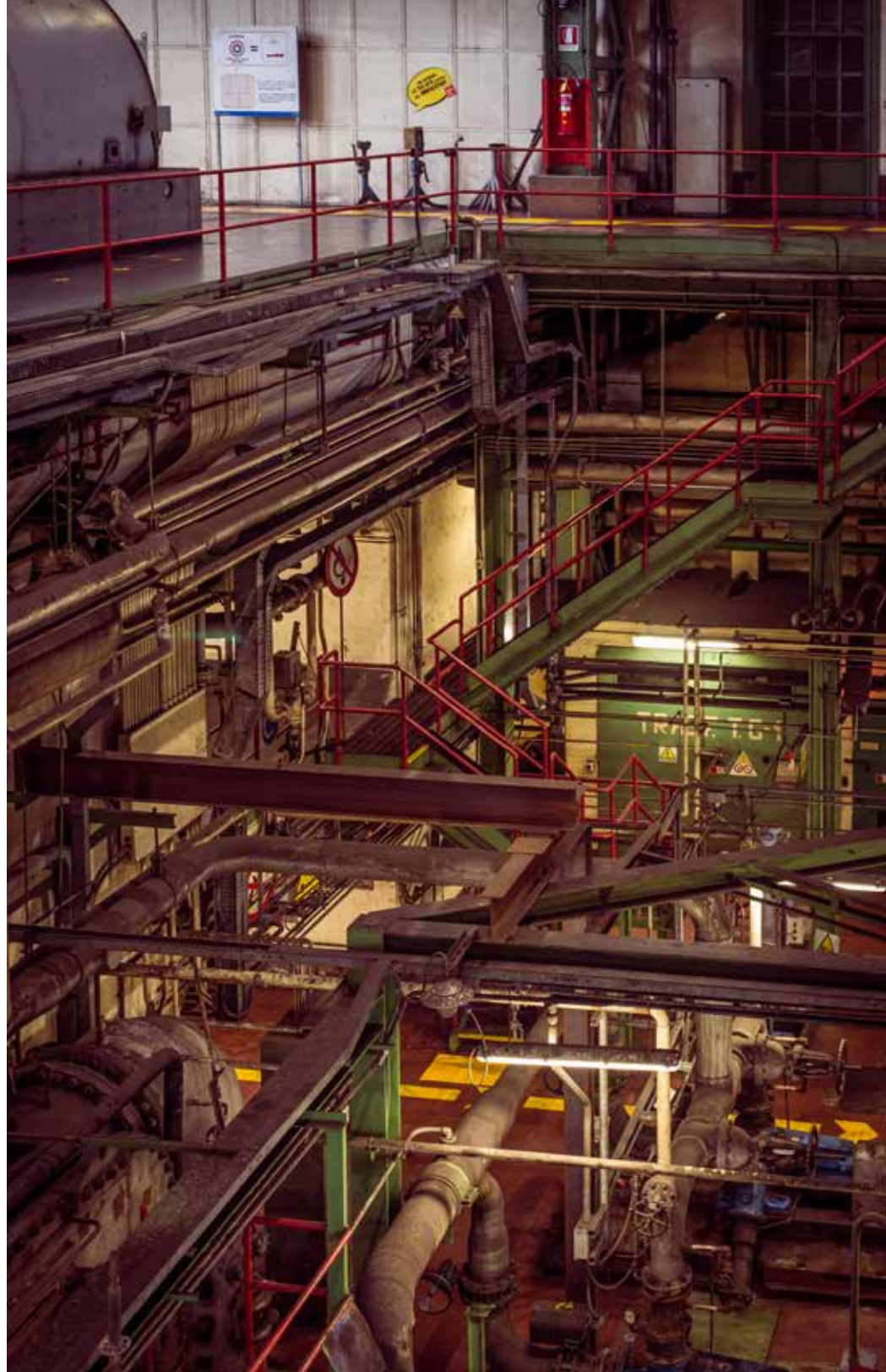


durante la grande espansione degli scali avvenuta a partire dal Settecento, questi manufatti furono costruiti secondo le regole del porto emporio<sup>6</sup>, cioè modellando le loro geometrie alla prassi del commercio. L'insieme di queste architetture costituisce una sequenza di beni nei quali si possono riconoscere valori ricorrenti anche in contesti molto diversi e distanti. Spesso l'errore della pianificazione è stato quello di trascurare le potenzialità di questo insieme, eterogeneo ma compatto, considerando ogni edificio come un episodio urbano isolato. Negli ultimi anni del Novecento, inoltre, la riconversione degli spazi tra città e porto è stata

affrontata in maniera unidirezionale, cioè applicando un modello di rigenerazione standardizzato. Prima in America e poi in Europa, infatti, i fronti mare dismessi dal porto divenivano waterfront pressoché identici in termini di programma funzionale e disegno urbano, spazi in serie ispirati al *Baltimore model*.<sup>7</sup> A distanza di più di un trentennio, è possibile valutare i limiti di tali pratiche: la delocalizzazione dell'infrastruttura portuale e la riqualificazione delle banchine ad esclusiva vocazione urbana, infatti, non proponevano una soluzione in tema di relazione città-porto, bensì il trasferimento degli spazi operativi originava nuove barriere e occupava nuovi tratti di costa. Tutto ciò, poi, contribuiva ad intaccare la percezione del porto e ad alimentare un senso di inconsapevolezza nei confronti del paesaggio stretto tra la cinta demaniale e il mare.

In virtù di questi ragionamenti, il progetto del confine tra città e porto appare un tema tanto importante quanto controverso. Oggi, l'intento di superare l'impostazione dei progetti di waterfront conduce verso una pianificazione più consapevole della natura composita del confine e capace di sintonizzare le logiche di sviluppo degli enti di governo. Tuttavia gli strumenti per progettare la città contemporanea non sembrano capaci di cogliere interamente la natura instabile del confine tra città e porto, con il conseguente stallo nella pianificazione degli spazi di confine tra terra e acqua.

Questa condizione si riscontra in molti scali nazionali ed è particolarmente palese a Genova.<sup>8</sup> Aldilà dei numeri e delle prestazioni dello scalo, Genova è un caso emblematico a causa della complessità del suo paesaggio urbano-portuale. Lungo il confine che separa istituzionalmente città e porto e si snoda per tutta la lunghezza della costa (circa 20 km), è possibile riconoscere un ricco patrimonio edilizio il cui valore è dato dal pregio degli edifici e dalla loro posizione strategica tangente sia al tessuto urbano sia all'area portuale. Tale capitale, poi, è destinato ad aumentare alla luce dei continui ammodernamenti dei porti e delle nuove dinamiche logistico-



commerciali. Esempi paradigmatici di questo insieme sono senza dubbio il Silo granario Hennebique e la Centrale termoelettrica situata su Calata Concenter. Le due architetture sono inserite in un contesto diametralmente opposto: il Silo è situato in un brano di città composto da aree in gran parte riqualificate in un'ottica turistico-culturale. La Centrale, invece, è contornata da terminal in attività e da un complesso sistema viario di accesso al porto. Nonostante queste differenze, però, entrambi gli edifici vantano un apparato architettonico di pregio e, soprattutto, sono accumulati dalla posizione di confine tra porto e

città e dalle difficoltà di riconversione successive alla dismissione. Se, da un lato, la posizione liminale e la presenza di numerose linee di confine vincolano l'intervento sui manufatti da parte dei diversi enti proprietari, dall'altro offrono alcune opportunità peculiarità in termini di progetto.

Il Silo e la Centrale, infatti, sono parti integranti di un paesaggio ricorrente e riconoscibile: non sono più soltanto oggetti ma parti di un patrimonio incardinato sulla linea di confine città-porto. L'ampiezza del termine patrimonio<sup>9</sup>, che già dal secolo scorso include non solo singoli manufatti ma interi sistemi di diversa natura sia materiale che immateriale, permette di estendere il campo a manufatti anche molto diversi tra loro e non necessariamente riconosciuti di alto pregio artistico: vale per questi il senso di appartenenza che sono in grado di suscitare, l'essere riconosciuti come elementi significativi di uno specifico contesto, il loro valore iconico e la capacità potenziale di rigenerarlo attualizzandolo. Secondo questa accezione, il patrimonio non è un concetto inerte ma attivo<sup>10</sup>, è uno strumento determinante che attraversa la quotidianità: non tanto come valore assoluto ma per la capacità intrinseca di stabilire nessi tra luoghi e tempi differenti della città e, ancor di più, di farsi partecipe delle trasformazioni elaborando strategie d'intervento replicabili in contesti analoghi.

La riconversione dei due manufatti è da anni all'interno dibattito cittadino<sup>11</sup> ma appare evidente quanto questa sia possibile solo considerandoli frammenti di un sistema che coinvolge interi brani di città. Nel 2018 il Comune di Genova ha inserito Hennebique nel progetto del Waterfront di Levante, un tratto di litorale continuo tra città e porto di cui il silo sarà il punto di partenza<sup>12</sup>. In questa ottica, anche la Centrale potrebbe rientrare nella stessa visione andando a saldare la porzione di fronte mare di Ponente.

Centrale termoelettrica a Calata Concenter, viste interne

*Thermoelectric power plant on Concenter Basin, internal views*

*Gianluca Porcile, 2016*

Centrale termoelettrica a Calata Concenter, viste interne

*Thermoelectric power plant on Concenter Basin, internal views*

*Gianluca Porcile, 2016*





Centrale termoelettrica a Calata  
Concenter, viste interne

Thermoelectric power plant on  
Concenter Basin, internal views

Gianluca Porcile, 2016

Note

- 1 – Il silo – costruito tra il 1899 e il 1901 e lungo 220 metri – al momento della sua entrata in funzione era l’opera in conglomerato cementizio più complessa fino ad allora realizzata, espressione del brevetto Hennebique dal nome del suo maggior diffusore, il costruttore Francois Hennebique che lo brevettò nel 1892 a suo nome, anche se decisamente ispirato ai contenitori in cemento rinforzato realizzati dal collega Joseph Monier quattordici anni prima. L’edificio, situato a ridosso della Stazione Marittima di Ponte dei Mille, conteneva il grano proveniente dal mare. La struttura è abbandonata dagli anni Settanta. Con le celebrazioni del Cinquecentenario della scoperta dell’America (1992), l’area adiacente del Porto Antico era interessata da un processo di generale sdemanializzazione dei suoli e di apertura verso la città. La riconversione ha coinvolto numerosi edifici portuali limitrofi destinandoli a funzioni urbane ma non è riuscito a coinvolgere Hennebique nel medesimo processo. In seguito il manufatto è stato al centro del dibattito locale. Nel 2013, una gara per la concessione e gestione dell’immobile bandita da Comune e Autorità Portuale andava deserta.
- 2 – L’impianto originario della centrale termoelettrica di Genova sorgeva negli anni 1927/1928 ai piedi della rocca della Lanterna, in seguito alle opere di sbancamento del rilievo di San Benigno per la realizzazione del quartiere dirigenziale omonimo e delle connessioni viarie tra centro e periferia. Negli anni Cinquanta e Sessanta venivano aggiunti 3 nuovi gruppi termoelettrici. Nel 2017, nell’ambito del programma di ottimizzazione della produzione di energia elettrica e in ottica ambientale, è stato avviato il processo di dismissione dell’impianto e del carbonile limitrofo.
- 3 – Cfr. Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, *Statoambiente. Tematiche 2014-2015. Mare e ambiente costiero*.
- 4 – Si fa riferimento alla Legge n. 84 del 1994 ‘Riordino della legislazione in materia portuale’, in particolare all’Art. 2 (Organizzazioni portuali, autorità portuali e autorità marittime).
- 5 – Cfr. Broeze, F. (1985) “Port cities: the search for an identity”. In: Journal of Urban History, volume 11, pp. 209-225.
- 6 – Il porto emporio è lo scalo in cui le merci scaricate venivano stoccate, elaborate e scambiate in loco. In questo modello gli spazi del commercio corrispondevano agli spazi di incontro e relazione della collettività. L’emporio meglio conosciuto dell’antichità classica è quello che sorgeva presso il Pireo, il porto di Atene. Fonte: Dizionario della Logistica.

Bibliografia

Airaldi G. (2012), Breve storia di Genova, Pacini Editore, Pisa;

Andriani C. (a cura di) (2010). Il patrimonio e l’abitare. Donzelli editore, Roma;

Bertelli C. (1987), “Culture locali e modelli internazionali”. In: Nove opere del porto vecchio. La costruzione del porto di Genova tra Otto e Novecento, Facoltà di Architettura / Istituto di Storia dell’Architettura, catalogo della mostra, Sagep Editrice, Genova;

Borzani G. (1978) Porto e aeroporto di Genova. Cento anni di pianificazioni e costruzioni marittime al porto di Genova 1877-1977, Mensile del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, numero 6, Sagep Editrice, Genova;

Bruttomesso, R. (2011). “Port and City: from integration to coexistence”. In: Bruttomesso R, Alemany J. (ed.), The Port City of the XXlst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City, RETE Publisher, Venezia;

Ceccarelli P. (1991). Una nuova frontiera interna. In: Osservatorio: Waterfront Portuali. “GB progetti” supplemento n. 8, EDITRICE PRO- GETTI s.r.l., 1991, pp. 2-8;

Crotti S. (2000). Figure architettoniche: soglia. Edizioni Unicopli, Milano;

De Carlo G. (1992). La Città e il Porto. Marietti Editore;

Gallanti G. (1998), “Relazioni porto-città e ruolo delle città portuali”. In: Urbanistica Informazioni, numero 159, p.5;

GB progetti n. 8 (1991). Cronache di progetto: Il Porto di Genova 1992, EDITRICE PROGETTI s.r.l.;

Hall P. (1992), “Aree portuali: nuovi approdi del progetto”, In: Casabella, numero 589, pp.30-45;

Hayuth Y. (1982), “The Port-Urban Interface: An Area in Transition”. In: The Royal Geo-graphical Society (with the Institute of British Geographers) Stable, volume 14, numero 3,

**Carmen Andriani**  
Architetto, Professore Ordinario in Progettazione Architettonica e Urbana, Scuola Politecnica di Genova. Dipartimento di Architettura e Design – dAD • Architect, Full Professor in Architectural and Urban Design Polytechnic of Genoa, Department of Architecture and Design- dAD [carmenandriani@arch.unige.it](mailto:carmenandriani@arch.unige.it)

**Davide Servente**  
Architetto, Dottore di Ricerca, Assegnista, Professore a contratto, Scuola Politecnica di Genova. Dipartimento di Architettura e Design – dAD •Architect, PhD, Fellow, adjunct Professor, Polytechnic of Genoa Department of Architecture and Design- dAD [davideservente@yahoo.it](mailto:davideservente@yahoo.it)

- 7 – Con *Baltimore Model* si intende il processo di riconversione per l’Inner Harbor di Baltimora formulato tra gli anni Cinquanta e Ottanta del Novecento e poi esportato in tutto il mondo. Cfr. Ward S. (2017) “Internationalizing Port Regeneration. Models and Emulators”. In: Porfyriou H., Sepe M. (2017) (a cura di) Waterfronts Revisited. European ports in a historic and global perspective, Routledge, pp. 95-107.
- 8 – Il porto di Genova è il più grande porto italiano per estensione (700 hm² di spazi a terra e 500 hm² di specchi acquei, 22 km di banchine e pescaggi a filo banchina tra gli otto metri delle calate passeggeri ai quindici metri dei grandi terminal contenitori del PTE e del SECH), il primo del Paese per numero di linee di navigazione e per movimentazione container con destinazione finale (e più in generale per volume di merce varia), il più rilevante sotto il profilo occupazionale (più di diecimila lavoratori diretti, circa trentamila considerando l’indotto). Dotato di una marcata polifunzionalità in termini di tipologia di merce e di servizi offerti, nel 2016 ha inoltre segnato il record storico di traffici con 2.297.917 teu. Fonte: [www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)
- 9 – Per approfondire la nozione di ‘patrimonio’. Cfr. *Andriani C.* (a cura di) (2010). *Il patrimonio e l’abitare*. Donzelli editore, Roma. e Cfr. *Andriani C.*, Patrimonio ed Abitare, in Galliani P. (a cura di) (2014) Progetto per l’Identità dell’Architettura del XX sec. pp. 75-89
- 10 – Cfr. *Andriani C. Patrimonio Materia Attiva*. pp.74-79. In il Progetto Sostenibile – vol. 36-37, 2015
- 11 – Quale parte attiva nel dibattito sulla gestione del territorio, questi temi vengono affrontati all’interno dei laboratori di progettazione dei Corsi di Laurea Magistrale del *dAD Dipartimento Architettura e Design* della Scuola Politecnica di Genova, indagando soluzioni e ipotizzando scenari in stretto dialogo con le istituzioni e le associazioni locali. Il *Coastal Design Lab*, coordinato dal Prof. Arch. Carmen Andriani insieme ai Dott. Arch. Beatrice Moretti e Davide Servente, muove da questi presupposti avviando progetti autonomi in parallelo all’attività didattica, curando pubblicazioni, organizzando conferenze e mostre. L’attività di ricerca del *CDL* è rivolta alla formulazione di nuove metodologie di analisi e d’intervento per il recupero e la rigenerazione di aree e manufatti portuali in disuso o sottoutilizzati in contesti nodali sulla linea di confine città/porto.
- 12 – Per approfondire il progetto ‘Genova Meravigliosa’: [www.genovameravigliosa.com](http://www.genovameravigliosa.com)

pp. 219-224;

Hein C., (ed.) (2011). Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks. London: Rout-ledge; Hoyle B.S. (2006). "Identity and Interdependence: Transport and Transformation at the Port-City Interface". In: Fourth Intermediate Meeting Koper, March 31st – April 1st, 2006;

Hoyle B.S. (2011). "Tomorrow's World? Divergence and Reconvergence at the Port-City interface". In: Bruttomesso R, Alemany J. (ed.), The Port City of the XXlst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City, RETE Publisher, Venezia;

Molinari, L., a cura di (2002). Piano porto città. L’esperienza di Genova. Milano: Skira;

Paone F., “Quartieri portuali in Italia: i casi di Genova e Trieste”. In: Portus n. 3, Venice, RETE Publisher

Pavia R. (2011), “I porti delle città”. In: Di Venosa M., Pavia R. Waterfront, dal conflitto all’integrazione, BABEL design, List, Trento, pp. 14-22;

Poleggi E., Cevini P. (2003). Genova. Edizioni Laterza, collana Grandi Opere;

Porfyriou H., Sepe M. (2017) (a cura di) Waterfronts Revisited. European ports in a historic and global perspective, Routledge;

Rosselli A. (2005), “Il porto come struttura e significato”. In: Portus, numero 10, RETE Publisher, Venezia;

Russo M. (2016), “Harbourscape: Between Specialization and Public Space”. In: Carta M., Ronsivalle D. (2016). The Fluid City Paradigm. Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy. UNIPA Springer Series, pp. 31-44;

Secchi B. (1984), “Le condizioni sono cambiate”. In Casabella, n. 498-499;

Zanini P. (2000). Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali, Bruno Mondadori Editore

**Beatrice Moretti**  
Architetto, Dottoranda di Ricerca, Scuola Politecnica di Genova. Dipartimento di Architettura e Design – dAD – Guest Researcher Faculty of Architecture and Built Environment – BK, TU Delft • Architect, PhD student, Polytechnic of Genoa, Department of Architecture and Design- dAD. Guest Researcher Faculty of Architecture and Built Environment – BK, TU Delft [beatrice\\_moretti@yahoo.it](mailto:beatrice_moretti@yahoo.it)